

Transition énergétique :
quel avenir
pour le transport ferroviaire
en France ?

Le point de vue de la FNAUT

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Créée en 1978

150 associations locales (40 000 membres)

10 associations nationales (40 000 membres)

Piétons, cyclistes, personnes handicapées

Usagers des transports collectifs urbains, routiers et ferroviaires

Automobilistes intermodaux, autopartageurs

Habitants soumis aux nuisances routières ou aéroportuaires

Association de consommateurs agréée par l'Etat (16), spécialisée transport

Association de défense de l'environnement

Laboratoire d'idées sur la politique des transports

Tous modes voyageurs et fret

Enjeux économiques, écologiques, sociaux

Stricte indépendance / partis, syndicats, exploitants, administration

Objectifs

- des déplacements plus faciles et plus sûrs pour tous
- un cadre de vie préservé des nuisances et respectueux de la santé publique
- un développement soutenable (dépendance pétrolière, climat)

= moins de voitures en ville, moins d'avions sur courte distance,
moins de camions sur longue distance

Propositions

- favoriser la marche, la bicyclette, les transports collectifs
- développer le rail et la voie d'eau pour le fret

- faire payer à chaque mode ses coûts externes
- favoriser un aménagement équilibré du territoire, limiter l'étalement urbain

Activités

Représentation et défense des usagers

- actions juridiques (litiges, environnement)
- lobbying auprès des ministères et parlementaires
- participation à des colloques et débats publics
- réalisation ou commande d'études
- publication du bulletin mensuel FNAUT-Infos

La consommation d'énergie dans le secteur des transports (tous modes)

32 % de la consommation française d'énergie

50 milliards de Tep (26 milliards en 1973)

La part du pétrole

93 % de la consommation dans les transports vient du pétrole

7 % gaz liquéfié, agrocarburants, électricité

transport = 70 % de la consommation française de pétrole (30 % en 1973)

La facture énergétique (2011)

pétrole 50 milliards €

= 82 % de la facture énergétique
et 88 % du déficit commercial

gaz + charbon 12 milliards €

Les émissions de GES des transports

35 % des émissions françaises de CO₂

26 % des émissions de GES

**La loi sur la transition énergétique :
le logement bien pris en compte
le secteur des transports ignoré !!!**

La consommation totale d'énergie dans les différents modes de transports

80 %	route (voiture, moto + bus + camion)
13 %	avion
5 %	maritime + voie d'eau terrestre (fleuves et canaux)
< 2 %	rail (voyageurs + fret)

La consommation des différents modes de transports

par voyageur x km

Milieu urbain

Longue distance

Tramway 1

TGV 1

émissions de GES 1

Bus 2

Voiture 10

16

Voiture 4

Avion 20

36

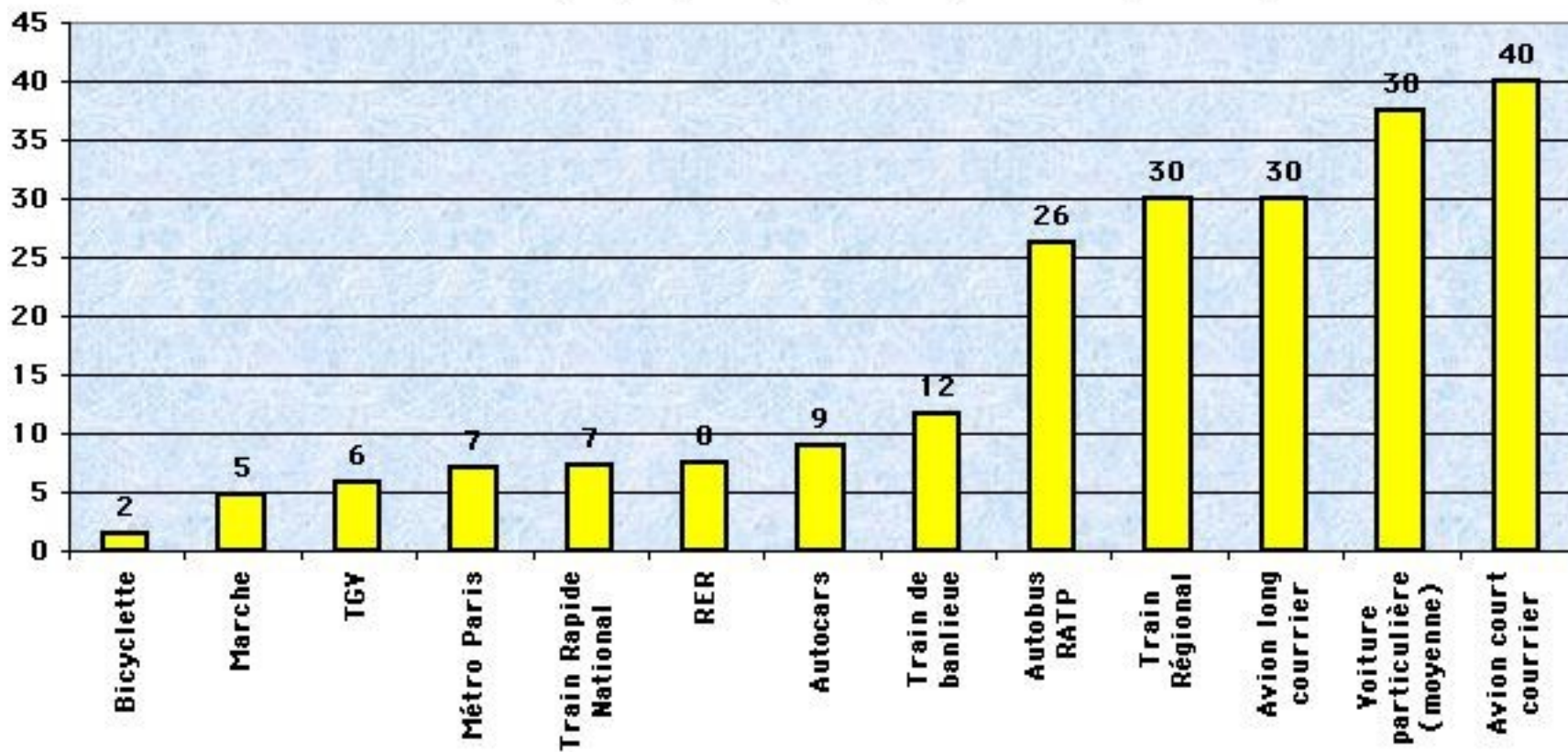
par tonne x km

Train complet 1

Voie d'eau 1 à 2

Camion 4

Consommation d'énergie par passager.km, en grammes équivalent pétrole



Répartition des trafics (voyageurs x km) et évolution

Courte distance (< 80 km)

Transport collectif urbain 2,5 % province + 7,5 % Ile de France

TER 3 % + 50 % depuis 2002

Voiture 87 % étalement urbain

Longue distance

Autocar 8 % occasionnel + régulier voyages 2 %

Train 23 % 20 % TGV + 3 % Intercités 14 %

Avion 12 % 1,5 %

Voiture 57 % 82,5 %

Fret

Rail 50 % en 1975 17 % en 2000 9 % en 2013

Voie d'eau 2-3 % Route près de 90 %

Pourquoi le succès de la route ?

Investissements 524 milliards € 2012 investis dans les infrastructures entre 2000 et 2012

65 % route

17 % rail (6 % LGV) + ports, aéroports, transport urbain

+ **Sous-tarifcation de la route et de l'avion**

= Coûts économiques (en partie) et externes payés par la collectivité

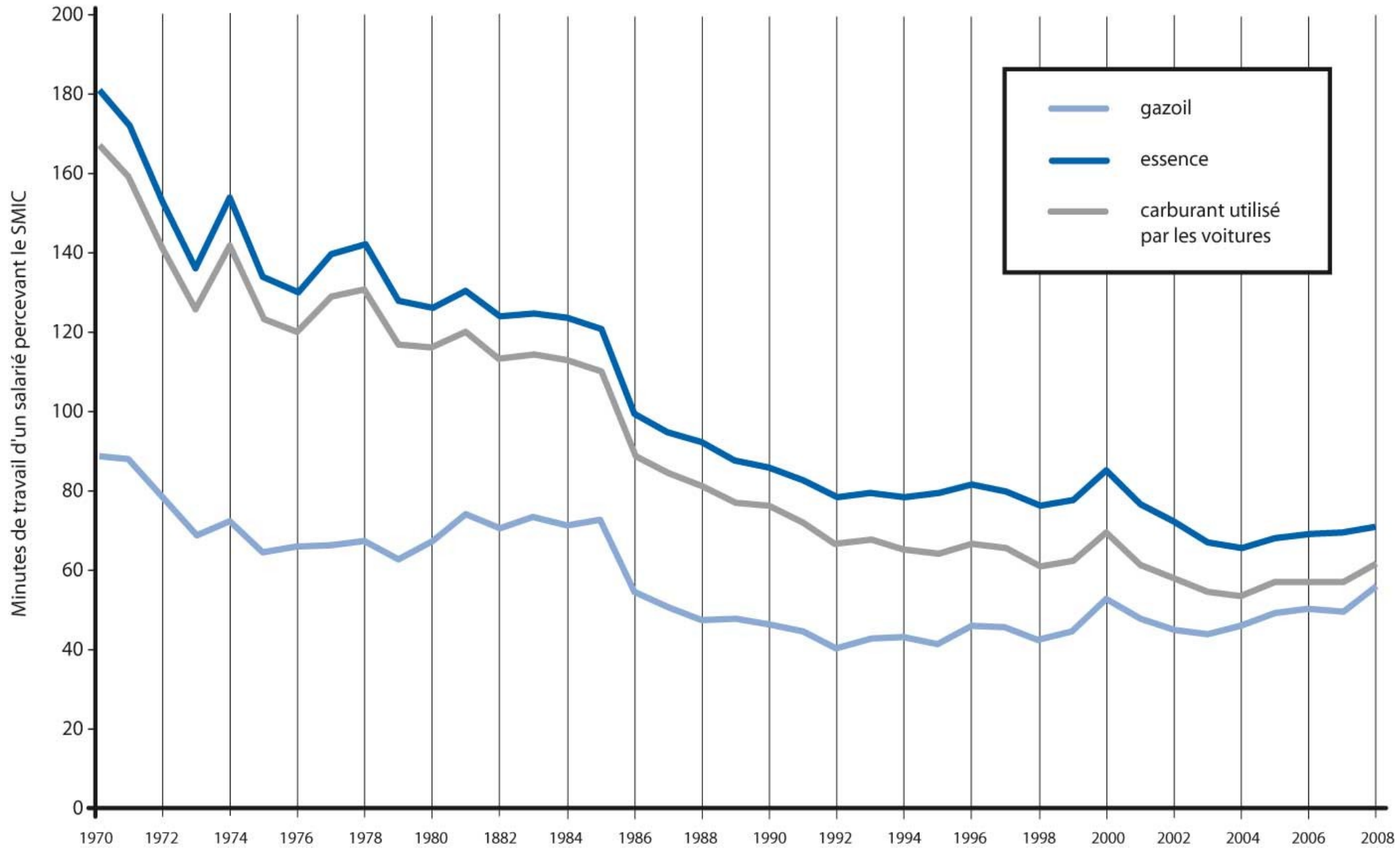
Plan Borloo pour le fret ferroviaire : passer de 12 % à 25 % en 2025

Autorisation des 44 tonnes

Baisse des taxes (TICPE sur le gazole, taxe à l'essieu)

Aucune action contre la fraude (vitesses, charges, matières dangereuses...)
+ Désengagement de la SNCF

Prix réel du carburant aux 100 km



Pourquoi favoriser le rail ?

Une nécessité économique et sociale : les besoins des voyageurs et des chargeurs

Les nuisances (route, avion)

Le manque d'espace (débit d'une LGV = débit de 3 autoroutes)

L'aménagement du territoire

La dépendance pétrolière

Économie d'énergie : 9 % du trafic voyageurs + fret

Moins de 2 % de la consommation d'énergie des transports

0,4 % des émissions de GES

Le rail : des besoins diversifiés, une panoplie d'outils

Voyageurs

	Transilien	3 millions de voyageurs / jour	parcours moyen
	TER	800 000	50 km
	TGV	300 000	500 km
<u>Et aussi</u>	TET = Intercités	100 000	200 km

Chargeurs

Trains complets	trafic massifié
Dessertes capillaires	collecte et distribution locales du fret
Transport combiné	rail-route ou rail-voie d'eau
Conteneurs maritimes et caisses mobiles	
Autoroutes ferroviaires	ensemble routier + chauffeur ou remorque

Les obstacles au développement du rail

La stratégie de la SNCF

Stratégie d'entreprise : un groupe multimodal international

Désengagement du secteur ferroviaire national

= achat de Geodis, iDVroom... + élagage des services non rentables

TER, TET transferts sur route

TGV suppressions de dessertes radiales terminales

 suppressions de TGV radiaux ou intersecteurs

 dangereux (ruptures de charge)

Fret élimination du wagon isolé (messengerie)

 dangereux (le wagon isolé alimente le train complet)

La loi de réforme ferroviaire

Les points positifs

L'Etat stratège, pilote de la politique ferroviaire :

projet de schéma national des services ferroviaires ... oui mais quel contenu ?

Création du gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU = RFF + SNCF Infra + DCF)

Mais la stratégie SNCF est confortée par la réforme

Indépendance insuffisante du GIU = SNCF Réseau / SNCF = SNCF Mobilité

Retour à une expertise ferroviaire unique (innovations de RFF)
Intérêts contradictoires du GIU et de la SNCF

Oubli de la concurrence poussée par l'UE, effective dans le fret

Réunification : l'Allemagne, un mauvais argument

Les infrastructures

Le réseau ferré classique

Une longue période de sous-investissement (1980-2005)

Le rapport Rivier (2005) – Ralentissements (3 000 km) + saturation (Lyon)

Un vieillissement ralenti (2,5 milliards € par an au lieu de 500)

Des fermetures de lignes : le scénario classique

régionales, interrégionales, capillaires fret (1 500 km)

Les lignes nouvelles (LGV)

4 lignes en construction : Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, LGV Est, CNM

blocage des projets par la commission Mobilité 21 sauf Bordeaux-Toulouse

Lignes nouvelles en construction ou en projet

GRAND PROJET FERROVIAIRE

LIGNES NOUVELLES EN COURS DE RÉALISATION
 LGV

LIGNES NOUVELLES DÉCLARÉES D'UTILITÉ PUBLIQUE
 LGV
 Ligne nouvelle

LIGNES NOUVELLES EN PHASE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
 LGV
 Ligne nouvelle

LIGNES NOUVELLES EN COURS D'ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE
 LGV
 Ligne nouvelle
 LGV, tracés à déterminer
 Projets à l'étude

LIAISONS EN COURS D'ÉTUDES PRÉALABLES AU DÉBAT PUBLIC
 Projets à l'étude

RÉSEAU FERRÉ
 LGV (Ligne à grande vitesse, Vitesse supérieure à 250 km/h)
 Ligne électrifiée
 Ligne non électrifiée
 LGV hors France
 Principale ligne hors France

*CFAL : Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

0 25 50 75 100 km

Actualisation et actualisation de la carte sur ce site
 Décembre 2012



Le réseau Freycinet : très critiqué ... après coup



Lignes restées ouvertes au Service Voyageurs en 1954

— S.N.C.F. ⁽¹⁾
— Réseaux Secondaires ⁽²⁾

⁽¹⁾ Les autres lignes S.N.C.F. (voir carte de 1930) sont maintenues pour les marchandises. Quelques-unes sont totalement fermées.
⁽²⁾ Les autres lignes des réseaux secondaires sont presque toutes supprimées.

N.B. Voir également les cartes en couleurs

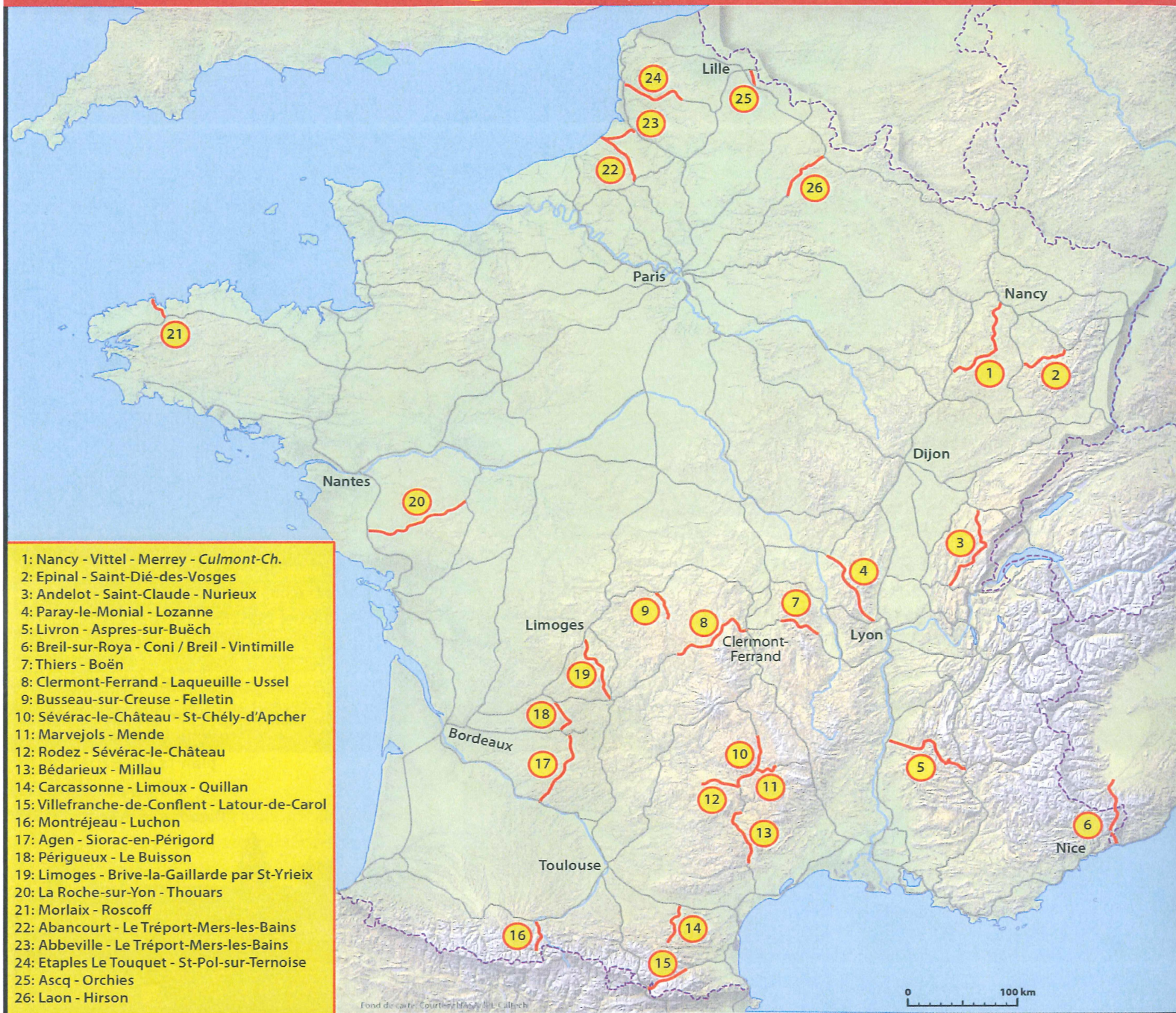
1954 VOYAGEURS



Le réseau Guillaumat



Les lignes menacées



- 1: Nancy - Vittel - Merrey - Culmont-Ch.
- 2: Epinal - Saint-Dié-des-Vosges
- 3: Andelot - Saint-Claude - Nurieux
- 4: Paray-le-Monial - Lozanne
- 5: Livron - Aspres-sur-Buëch
- 6: Breil-sur-Roya - Coni / Breil - Vintimille
- 7: Thiers - Boën
- 8: Clermont-Ferrand - Laqueuille - Ussel
- 9: Busseau-sur-Creuse - Felletin
- 10: Sévérac-le-Château - St-Chély-d'Apcher
- 11: Marvejols - Mende
- 12: Rodez - Sévérac-le-Château
- 13: Bédarieux - Millau
- 14: Carcassonne - Limoux - Quillan
- 15: Villefranche-de-Conflent - Latour-de-Carol
- 16: Montréjeau - Luchon
- 17: Agen - Siorac-en-Périgord
- 18: Périgueux - Le Buisson
- 19: Limoges - Brive-la-Gaillarde par St-Yrieix
- 20: La Roche-sur-Yon - Thouars
- 21: Morlaix - Roscoff
- 22: Abancourt - Le Tréport-Mers-les-Bains
- 23: Abbeville - Le Tréport-Mers-les-Bains
- 24: Étaples Le Touquet - St-Pol-sur-Ternoise
- 25: Ascq - Orchies
- 26: Laon - Hirson

Les propositions de la FNAUT

Réseau classique : remise en état et modernisation + quelques réouvertures

TER (Comptes) Faux argument écologique (ADEME, Cour des Comptes)

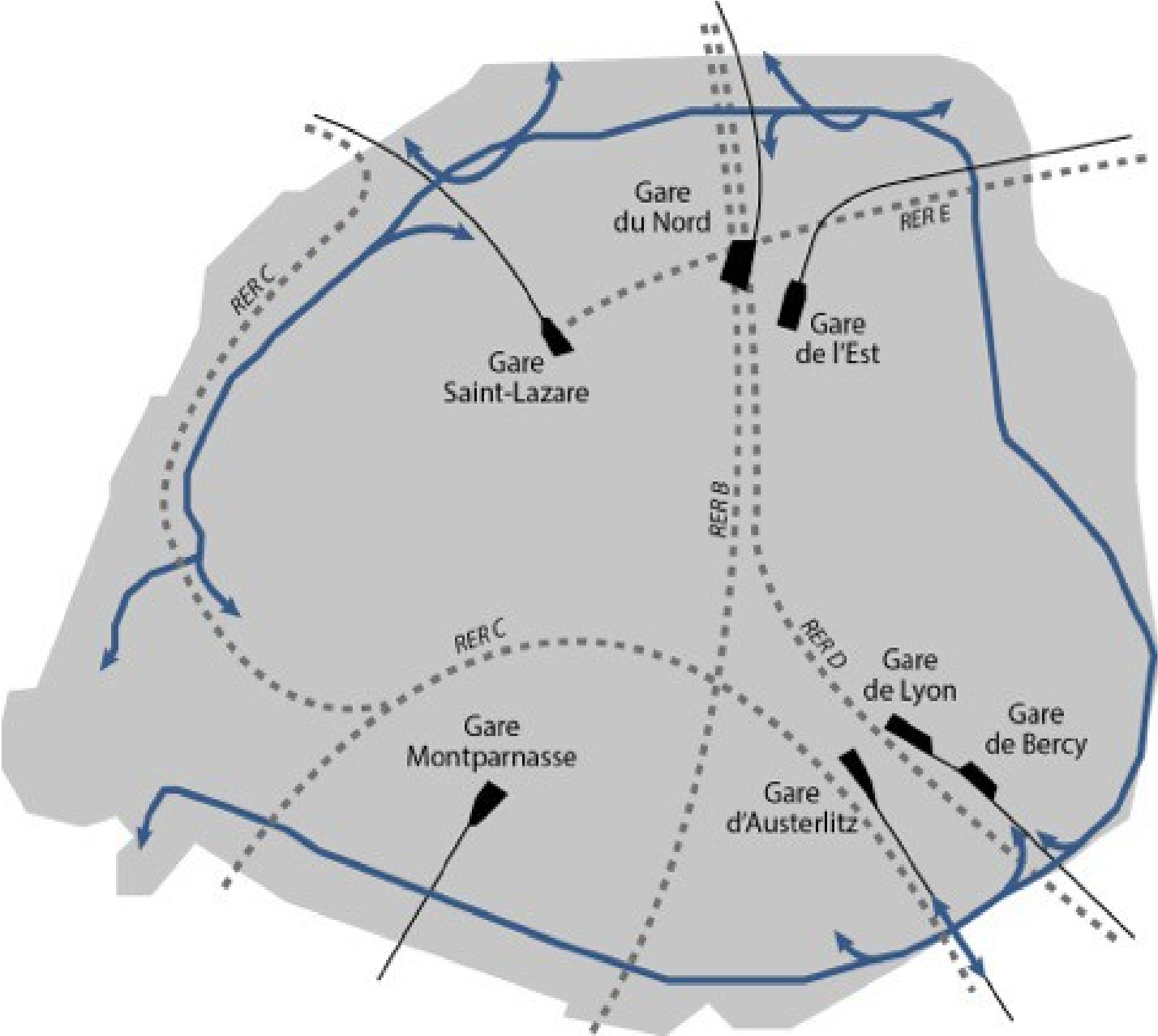
Moderniser l'exploitation et diminuer les coûts
exploiter en DSP cf urbain et départemental

Allemagne : gagnant-gagnant

TET Échec de la convention 2010
Utilité mal reconnue
Offre – 10 %, déficit + 47 %
Exploitation en DSP

TGV Extension du réseau (oublier le SNIT)

PETITE CEINTURE FERROVIAIRE



- Petite ceinture
- Lignes RER
- Lignes classiques



Environ 1200km

Le réseau des LGV proposé par la FNAUT



$$2\ 000\text{km} + 700\text{km} + 1\ 300\text{km} = 4\ 000\text{km}$$

FRET

Ouverture déjà totale à la concurrence

Développer les OFP

Grands projets

LGV

CFAL

Lyon-Turin

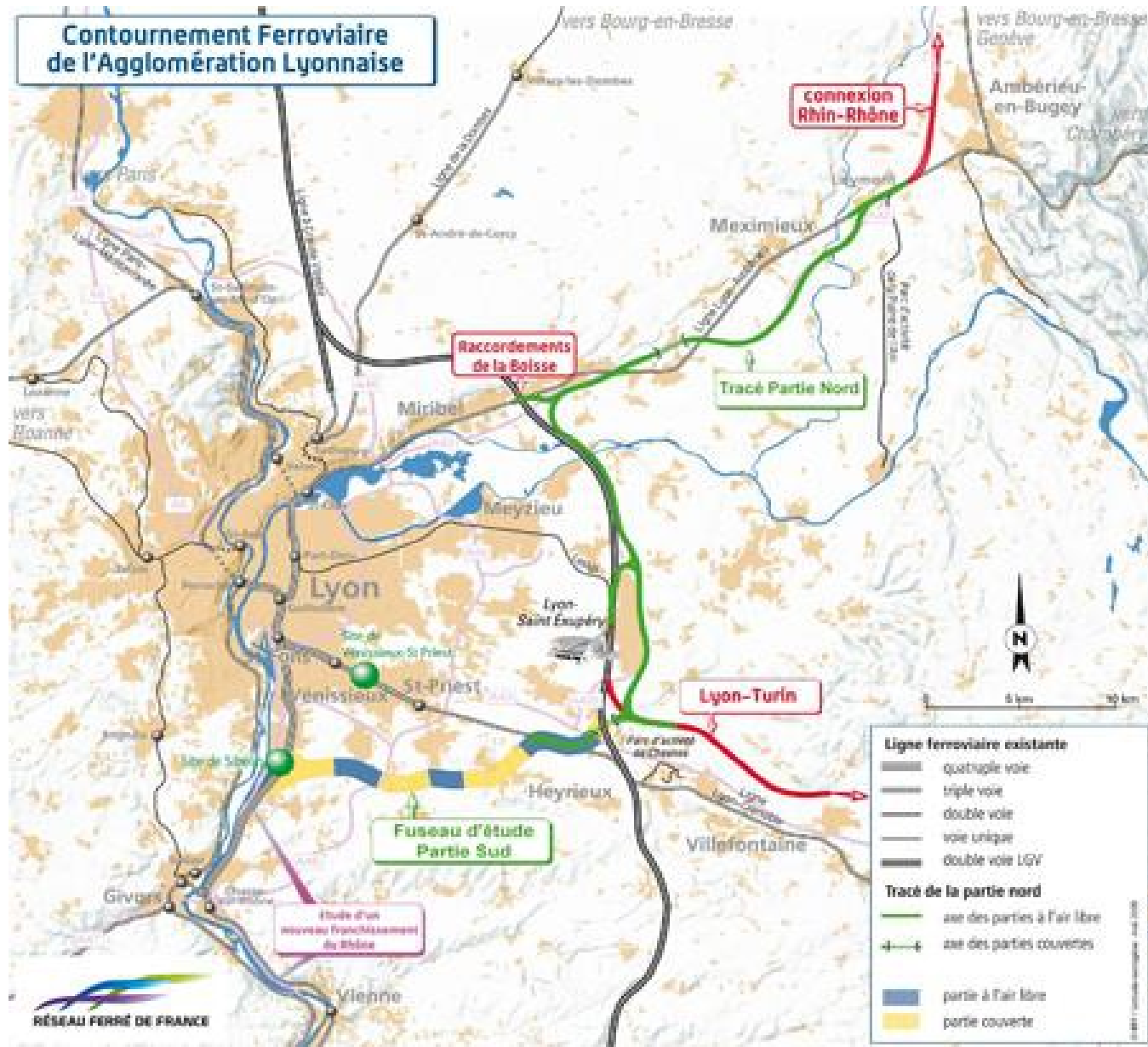
Sauvegarder 1 500 km de lignes capillaires

Développer les autoroutes ferroviaires



**Projet soutenu par Bruxelles
Opposition des écologistes...**

Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise



VIA

● l'autre route



Les conditions de concurrence Rail / Route, Avion

Rail / Voiture

Augmenter les taxes sur les carburants

Introduire le péage urbain

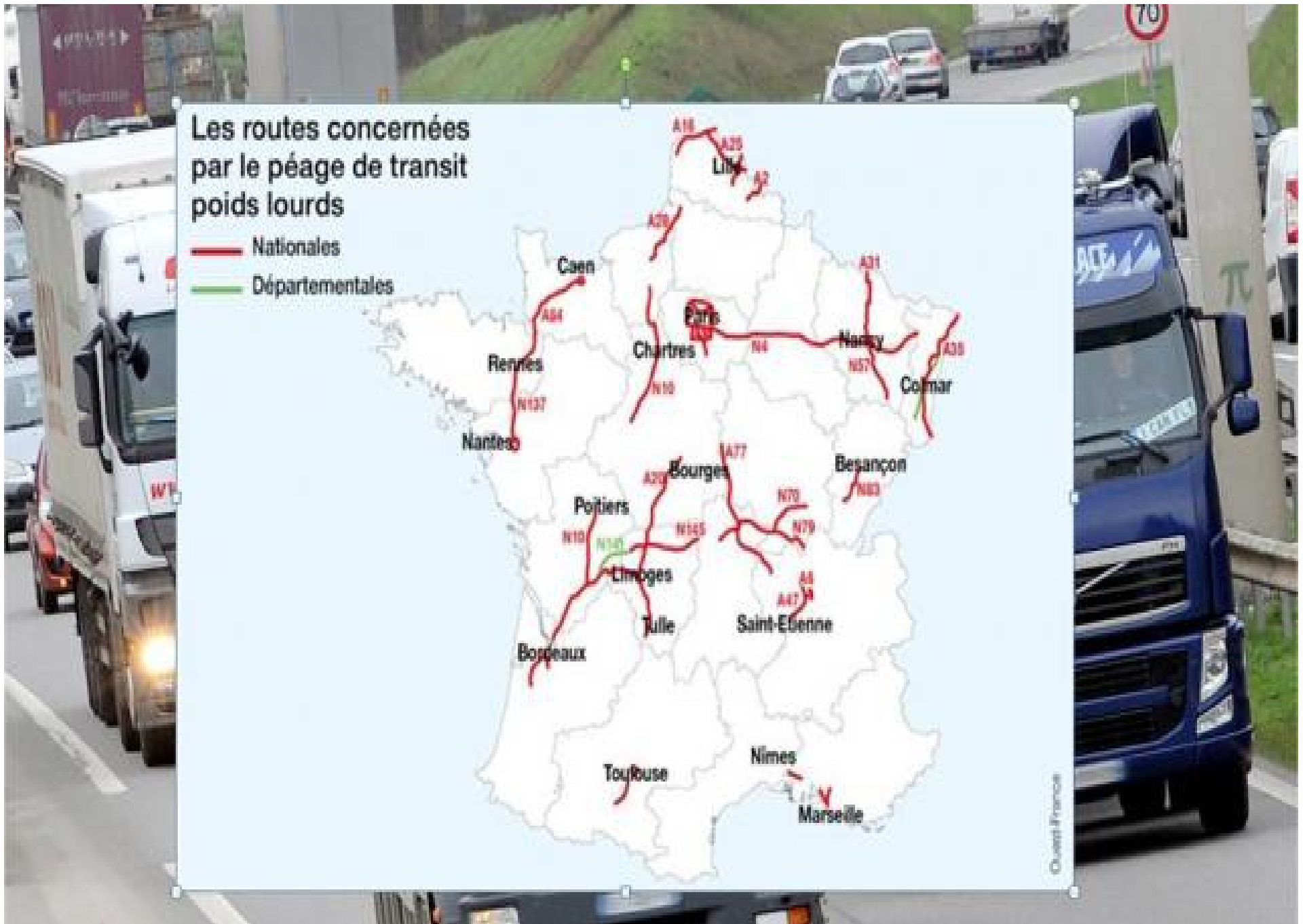
Rail / Avion

Taxer le kérosène (droit commun + effet de serre + pollution de l'air)
ADP = périphérique

Rail / Camion

Lutter contre la fraude dans le TRM

Réintroduire l'écotaxe



4 000 km taxés au lieu de 15 000

Comment financer ?

Mettre en place la fiscalité écologique

1 centime sur le gazole = 400 millions € par an

Exemple suisse = la RPLP

Éviter les investissements inutiles, ruineux et dangereux

Notre Dame des Landes

Canal Seine-Nord (cf rapport Massoni-Lidsky)

LGV Poitiers-Limoges

A 831, A45, A31 bis,...

Nouvelle Route du Littoral

2011







Le «tunnel du siècle» au milieu d'un réseau inachevé

15/10/10



Source : Commission européenne

Infographie : **LE FIGARO**·fr
Laure Kermañac'h